II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Ιουλίου 1983

σχετικά με διαδικασία κατ' εφαρμογή του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΟΚ (IV/30.437 — Rockwell/Iveco)

(Τα κείμενα στην αγγλική, ιταλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(83/390/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962: πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ελλάδας, και ιδίως τα άρθρα 4, 6 και 8,

την κοινοποίηση, στις 18 Αυγούστου 1981, από τη Rockwell International Corporation, Pittsburg, Pennsylvania, USA και την Iveco Industrial Vehicles Corporation BV, Amstelveen, Nederland, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού αριθ. 17, που ζητά να εξαιρεθεί από την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 1, δυνάμει της παραγράφου 3 του εν λόγω άρθρου, το σύνολο των συμφωνιών που αποτελείται από την κυρίως συμφωνία, η οποία άρχισε να ισχύει στις 13 Ιουνίου 1981, και σειρά περαιτέρω συμφωνιών,

την περίληψη της κοινοποίησης που δημοσιεύθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17, στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2],

αφού έλαβε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων, σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού αριθ. 17,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

A. **Θέμα της απόφασης**

Η απόφαση αυτή αφορά την από κοινού παραγωγή και εμπορία γεφυρών οπίσθιας κίνησης για φορτηγά από τη Rockwell International Corporation, που καλείται στο εξής «Rockwell», κατασκευαστή συστατικών αυτοκινήτων, και την Iveco Industrial Vehicles Corporation BV, που καλείται στο εξής «Iveco», κατασκευαστή φορτηγών. Η συνεργασία περιλαμβάνει τη σύσταση και τη λειτουργία κοινής εταιρείας, που καλείται στο εξής «JVC».

B. **Οι επιχειρήσεις**

1. Η Rockwell είναι εταιρεία των Ηνωμένων Πολιτειών με ενδιαφέροντα σε πολλούς βιομηχανικούς τομείς. Ένας από αυτούς είναι η κατασκευή και η πώληση συστατικών αυτοκινήτου, ιδιαίτερα γεφυρών οπίσθιας κίνησης για φορτηγά, όπου η Rockwell αποτελεί τον σημαντικότερο προμηθευτή της αμερικανικής αγοράς. Το 1981, ο τομέας των αυτοκινήτων προσέφερε περίπου 22 % στις συνολικές πωλήσεις της Rockwell που είχαν ανέλθει σε 7 δισεκατομμύρια δολάρια (7,4 δισεκατομμύρια ECU) [3]. Στην Ευρώπη, η Rockwell διαθέτει πέντε θυγατρικές εταιρείες που της ανήκουν καθ' ολοκληρία, και συμμετέχει μέχρι 50 % σε τρεις άλλες εταιρείες. Όλες αυτές οι εταιρείες κινούνται στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

---

[1] ΕΕ αριθ. 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.
[2] ΕΕ αριθ. C 171 της 9. 7. 1982, σ. 11.

[3] Όλες οι μετατροπές υπολογίζονται με βάση την ισοτιμία στις 4 Αυγούστου 1982, ΕΕ αριθ. C 201 της 5. 8. 1982, σ. 1.

Μεταξύ αυτών, η Rockwell-Maudslay Ltd, UK, την οποία αγόρασε η Rockwell από την British Leyland το 1972, είναι η μόνη θυγατρική της Rockwell στην ΕΟΚ που κατασκευάζει και πωλεί γέφυρες φορτηγών για αυτοκινητόδρομους. Αρχικά παρήγαγε μόνο γέφυρες για φορτηγά που σχεδίαζε η British Leyland στο Ηνωμένο Βασίλειο, τώρα όμως προμηθεύει στην ... (1) ... κατασκευαστές φορτηγών αυτοκινήτων και γέφυρες που έχουν σχεδιασθεί από την ... Επιπλέον, η Rockwell (US) επώλησε ... γέφυρες το 1980 και ... γέφυρες το 1981 σε κατασκευαστές φορτηγών αυτοκινήτων στην ΕΟΚ.

2. Η Iveco είναι ελέγχουσα εταιρεία που διέπεται από το ολλανδικό δίκαιο, με πολλές θυγατρικές εταιρείες σε διάφορα Κράτη μέλη, της οποίας η κυριότητα ανήκει καθ' ολοκληρίαν στην International Holding of Fiat IHF, μέλος του ομίλου Fiat. Κατέχει τη δεύτερη θέση μεταξύ των παραγωγών εμπορικών οχημάτων 3,5 και πλέον τόνων μεικτού βάρους οχήματος (MBO) στην ΕΟΚ και στη Δυτική Ευρώπη, αντιπροσωπεύοντας ποσοστό της αγοράς ύψους περίπου 17,2 % το 1981, μετά από την Daimler-Benz που αντιπροσωπεύει περίπου το 26 % (2).

Ο όμιλος Iveco πωλεί τα φορτηγά του με τα ονόματα Iveco, Fiat, OM, Unic, Magirus-Deutz και Lancia. Το 1981, οι συνολικές πωλήσεις του ομίλου Fiat είχαν ανέλθει σε 22 000 δισεκατομμύρια λιρέτες (16,653 δισεκατομμύρια ECU). Ο όμιλος Iveco έχει τέσσερα εργοστάσια για την κατασκευή και τη συναρμολόγηση γεφυρών ή συστατικών γεφυρών, που ικανοποιούν τις ανάγκες του ομίλου σε γέφυρες. Τρία από τα εργοστάσια αυτά βρίσκονται στην Ιταλία, το τέταρτο βρίσκεται στο εργοστάσιο της Magirus-Deutz, στο Ulm, Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Μέχρι στιγμής, η Iveco δεν έχει πωλήσει τις γέφυρές της σε τρίτους.

3. Τα μέρη χρησιμοποιούν σαν JVC μια ήδη υπάρχουσα θυγατρική εταιρεία της Iveco, την Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali SpA, η οποία ιδρύθηκε το 1980 με έδρα το Τορίνο και της οποίας ο επιχειρησιακός σκοπός είναι η κατασκευή και η πώληση συστατικών αυτοκινήτων. Στην εταιρεία αυτή, η Rockwell κατέχει ποσοστό μειοψηφίας μέσω μιας 100 % θυγατρικής της εταιρείας. Μετά από μεταβατική περίοδο, η Rockwell θα διαθέτει 60 % των μετοχών έναντι 40 % της Iveco. Η επωνυμία της εταιρείας θα γίνει τότε «Rockwell CVC SpA» και το τελικό μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας θα ανέρχεται σε 48 δισεκατομμύρια λιρέτες (36,335 εκατομμύρια ECU). Για κάθε ένα από τα μέρη προβλέπεται αναλογική εκπροσώπηση στο διοικητικό συμβούλιο, όπου απαιτείται η πλειοψηφία των δύο τρίτων των μελών για ορισμένες σημαντικές αποφάσεις που αφορούν τις δραστηριότητες της JVC.

Η κοινή επιχείρηση θα χρησιμοποιεί σαν χώρο παραγωγής ένα εργοστάσιο στο Cameri της Ιταλίας, το οποίο στο παρελθόν χρησιμοποιούσε η θυγατρική εταιρεία της Iveco, η Vispa, για τη συναρμολόγηση λεωφορείων.

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 17, δεν δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα στοιχεία σχετικά με τον συνολικό κύκλο εργασιών.

(2) Ο αριθμός αυτός αναφέρεται στα εμπορικά οχήματα 6 και πλέον τόνων MBO.

Γ. **Τα προϊόντα**

Οι γέφυρες αποτελούν, μαζί με τις μηχανές και το σύστημα μετάδοσης της κίνησης, το σημαντκότερο και ουσιαστικότερο μέρος του οχήματος.

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία κατασκευής φορτηγών χρησιμοποιεί δύο κυρίως τύπους γεφυρών φορτηγών: γέφυρες μείωσης στροφών με ένα ή δύο ζεύγη γραναζιών (carrier reduction axles) για φορτηγά μικρού ή μέσου βάρους και γέφυρες μείωσης στροφών κοντά στην πλήμνη του τροχού (hub reduction axles) για μεγαλύτερα φορτηγά. Η πρώτη κατηγορία αποτελείται από γέφυρες μείωσης στροφών είτε με ένα ζεύγος γραναζιών (σύστημα συμπλεγμένων ταχυτήτων στην κορόνα και στο πηνίο) είτε με δύο ζεύγη γραναζιών (δύο συστήματα ταχυτήτων). Η γέφυρα μείωσης στροφών κοντά στην πλήμνη του τροχού περιλαμβάνει τρία συστήματα ενεργά συμπλεγμένων ταχυτήτων μεταξύ του συστήματος μετάδοσης και των τροχών. Τα τελευταία χρόνια, η Rockwell έχει προχωρήσει στην κατασκευή νέας σειράς γεφυρών μείωσης στροφών με ένα ζεύγος γραναζιών, προκειμένου να αντιμετωπίσει τις μεγαλύτερες τεχνικές απαιτήσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη των μηχανών φορτηγών αυτοκινήτων που είναι οικονομικότερες ως προς την κατανάλωση πετρελαίου και περισσότερο αθόρυβες. Τέτοιου είδους μηχανές λειτουργούν σε χαμηλότερη ταχύτητα και απαιτούν, επομένως, μικρότερες αριθμητικές αναλογίες της γέφυρας, προκειμένου να δίνουν στο όχημα επαρκή ανώτατη ταχύτητα. Τούτο είναι δύσκολο να επιτευχθεί με τις γέφυρες μείωσης στροφών κοντά στην πλήμνη του τροχού ή με δύο ζεύγη γραναζιών, επειδή η τεχνική αυτή είναι αδύνατον να επιτύχει τις επιθυμητές χαμηλές αναλογίες της γέφυρας· έτσι, καθίσταται αναγκαία η χρησιμοποίηση ειδικών αναλογιών υπερπολλαπλασιασμού που μειώνουν την αποδοτικότητα της μηχανής. Οι γέφυρες με ένα ζεύγος γραναζιών, που έχουν σχεδιασθεί από τη Rockwell, επιτυγχάνουν τη μετάδοση της κίνησης με κατευθείαν μετάδοση, που αποτελεί το σημείο της μέγιστης αποδοτικότητας, και έχουν συγχρόνως την αναγκαία ισχύ να κινούν πλήρως φορτωμένα φορτηγά με ικανοποιητική σταθερή ταχύτητα.

Η τρέχουσα σειρά γεφυρών της Iveco αποτελείται από γέφυρες μείωσης στροφών με δύο ή με τρία ζεύγη γραναζιών. Δεν έχει επιτευχθεί ο πλήρης ορθολογισμός της όσον αφορά τα υλικά και τη δυνατότητα εναλλακτικής χρήσης των συστατικών.

Δ. **Ο σκοπός της κοινής επιχείρησης**

1. Η κατασκευή νέου εργοστασίου κατασκευής γεφυρών στην Ευρώπη, στο μέγεθος που προβλέπει η κοινή επιχείρηση, θα κόστιζε τουλάχιστον 200 εκατομμύρια δολάρια (209,6 εκατομμύρια ECU), σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των μερών. Συγκριτικά, το κόστος για την εγκαθίδρυση της κοινής επιχείρησης είναι πολύ χαμηλότερο, δεδομένου ότι είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις και μηχανές. Εκτός από την επένδυση κεφαλαίου ύψους 48 δισεκατομμυρίων λιρετών (36,335 εκατομμύρια ECU), η Rockwell και η Iveco υπολογίζουν ότι οι περαιτέρω οικονομικές υποχρε-

ώσεις προς την κοινή επιχείρηση θα ανέλθουν περίπου σε 135 δισεκατομμύρια λιρέτες (102 εκατομμύρια ECU) κατά τα πρώτα τρία ή τέσσερα χρόνια της λειτουργίας, τις οποίες θα αναλάβουν και τα δύο μέρη.

Έχοντας υπόψη τη σημασία της αναγκαίας επένδυσης και τη διάρθρωση της ευρωπαϊκής αγοράς γεφυρών (βλέπε κατωτέρω, σημείο ΣΤ), η Rockwell πιστεύει ότι είναι δυνατόν να αναληφθεί προσπάθεια για περαιτέρω διείσδυση στην αγορά μόνο με τη βοήθεια ισχυρού εταίρου ο οποίος θα αγοράσει το μεγαλύτερο μέρος της αρχικής παραγωγής. Η Iveco προτίθεται να χρησιμοποιήσει την τεχνολογία κατασκευής γεφυρών της Rockwell, προκειμένου να αποφύγει ιδιαίτερα δαπανηρές βελτιώσεις για λογαριασμό της. Και οι δύο εταίροι είναι πεπεισμένοι ότι, στο εγγύς μέλλον, οι μικρότεροι κυρίως κατασκευαστές φορτηγών θα είναι αναγκασμένοι να αγοράζουν ορισμένα μεγάλα συστατικά, όπως γέφυρες, από εξειδικευμένους παραγωγούς, λόγω του υψηλού κόστους που συνεπάγεται κάθε περαιτέρω ανανέωση. Επομένως, μακροχρόνιος στόχος των δύο μερών είναι να πωλούν το 50 % περίπου της παραγωγής της κοινής επιχείρησης σε κατασκευαστές φορτηγών άλλους από τις θυγατρικές εταιρείες της Iveco.

2. Οι δραστηριότητες της JVC θα συνίστανται στην κατασκευή και εμπορία γεφυρών οπίσθιας κίνησης για εμπορικά οχήματα 7 τόνων και άνω MBO, συμπεριλαμβανομένων των συστατικών και των ανταλλακτικών. Η μελλοντική της παραγωγή πρόκειται να αντικαταστήσει — με ορισμένες εξαιρέσεις — τη συνολική παραγωγή γεφυρών των θυγατρικών εταιρειών της Iveco και την τρέχουσα σειρά γεφυρών τους. Για το σκοπό αυτό, η Rockwell μεταβιβάζει στην JVC το know-how που διαθέτει ως προς την κατασκευή γεφυρών μείωσης στροφών με ένα ζεύγος γραναζιών. Έξι γέφυρες από τη σημερινή σειρά γεφυρών της Rockwell έχουν επιλεγεί για να παραχθούν από την JVC. Η εταιρεία θα συνεχίσει να κατασκευάζει μερικές από τις τρέχουσες γέφυρες της Vispa, με άδεια της Vispa, καθώς επίσης και ορισμένα συστατικά και ανταλλακτικά για τις γέφυρες ελαφρών εμπορικών αυτοκινήτων του ομίλου Iveco και γέφυρες μείωσης στροφών κοντά στην πλήμνη του τροχού. Η Rockwell και η Iveco έχουν συμφωνήσει να εξετάσουν αργότερα τη δυνατότητα να επεκτείνουν τη γραμμή παραγωγής της εταιρείας στις γέφυρες μείωσης στροφών κοντά στην πλήμνη του τροχού που κατασκευάζονται, προς το παρόν, από τη Magirus-Deutz, παίρνοντας στην κυριότητά τους το ενεργητικό της τελευταίας.

3. Προτού η JVC να είναι σε θέση να αρχίσει την παραγωγή όλης της σειράς, θα χρειασθεί χρόνος για να μεταφερθεί ο αναγκαίος εξοπλισμός από τα τρία υπάρχοντα εργοστάσια γεφυρών των θυγατρικών εταιρειών της Iveco στην Ιταλία στο εργοστάσιο του Cameri. Κατά τη διάρκεια του προκαταρκτικού αυτού σταδίου, η JVC θα κατασκευάζει μόνον ορισμένα συστατικά για ορισμένες γέφυρες της Iveco, ενώ η Iveco θα συνεχίσει να παράγει τα υπόλοιπα για λογαριασμό της. Μετά από τη φάση αυτή, η JVC θα αρχίσει την παραγωγή των γεφυρών της Rockwell σε στάδια. Η τελευταία (έκτη) γέφυρα της Rockwell έχει προγραμματισθεί να αρχίσει να παράγεται ενάμισι περίπου έτος μετά από την πρώτη. Σύμφωνα με τις προσδοκίες των εταίρων, οι θυγατρικές εταιρείες της Iveco θα εξακολουθούν να αγοράζουν το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής παραγωγής της εταιρείας κατά την περίοδο αυτή.

Ε. **Οι συμφωνίες**

1. α) Στις 18 Αυγούστου 1981, η Rockwell και η Iveco κοινοποίησαν στην Επιτροπή σύνολο συμφωνιών, που αποτελείται από μία βασική συμφωνία, η οποία άρχισε να ισχύει στις 13 Ιουνίου 1981, και σειρά περαιτέρω συμφωνιών, η σύναψη των οποίων προβλέπεται στη βασική συμφωνία από την οποία εξαρτώνται. Τα μέρη δήλωσαν ότι όλες μαζί οι συμφωνίες συνιστούσαν ενιαίο σύνολο, του οποίου όλα τα τμήματα ήταν αναγκαία για την εκτέλεση του κοινού εγχειρήματος.

   β) Στις 2 Μαρτίου 1982, έλαβε χώρα η «σύναψη» σύμφωνα με την οποία τα μέρη υπέγραψαν «τελική συμφωνία» (Closing Agreement), καθώς και όλες τις προαναφερόμενες συμφωνίες των οποίων η εφαρμογή προβλέπεται να γίνει κατά την ημερομηνία σύναψης που ανέφερε η βασική συμφωνία.

2. Τα κυριότερα μέρη αυτού του συνόλου συμφωνιών είναι:

α) η βασική συμφωνία μεταξύ της Rockwell και της Iveco, η οποία προβλέπει το σχηματισμό κοινής θυγατρικής εταιρείας και ρυθμίζει τη σχέση μεταξύ των μητρικών εταιρειών καθώς και τις σχέσεις τους με την JVC· η βασική συμφωνία περιλαμβάνει, επίσης, την υποχρέωση της θυγατρικής εταιρείας της Iveco, Vispa, να παράσχει άδεια στην JVC για την τεχνολογία ως προς την κατασκευή γεφυρών·

β) «συμφωνία εταίρων» (Shareholders' Agreement) μεταξύ των δύο θυγατρικών εταιρειών των μερών, οι οποίες έχουν στην κυριότητά τους τις μετοχές της JVC που περιλαμβάνει όρους που ρυθμίζουν την αντιπροσώπευσή τους στο διοικητικό συμβούλιο της JVC και την κατανομή των εξουσιών της διοίκησης, τη διανομή των μετοχικών κερδών και την προστασία του μειοψηφούντος εταίρου·

γ) «συμφωνία τεχνολογικής αδείας» (Technology Licence Ageement) μεταξύ της Rockwell και της JVC·

δ) «συμφωνία άδειας εμπορικού σήματος» (Trademark Licence Agreement) μεταξύ της Rockwell και της JVC·

ε) τρεις συμφωνίες αγοράς προμήθειας μεταξύ της JVC και των θυγατρικών εταιρειών της Iveco, Magirus-Deutz, Unic και Vispa, σύμφωνα με τις οποίες οι θυγατρικές εταιρείες υποχρεούνται — με ορισμένες εξαιρέσεις — να προμηθεύονται το σύνολο των γεφυρών που έχουν ανάγκη από την JVC η οποία αναλαμβάνει να τις προμηθεύει ανάλογα με τις ανάγκες τους·

στ) δύο συμφωνίες διανομής βάσει των οποίων η JVC καθίσταται ο μη αποκλειστικός διανομέας των γεφυρών που παράγονται, προς το παρόν, από τη Magirus-Deutz (για 7 έτη) και από τη Rockwell-

Maudslay (για 6 έτη)· επιπλέον, η JVC έχει το δικαίωμα να αναζητεί παραγγελίες για γέφυρες που κατασκευάζονται από τη Rockwell στις ΗΠΑ, όπως προβλέπεται στη «Rockwell US Representative Agreement» η αποκλειστικότητα αυτών των συμφωνιών, που είχε συμφωνηθεί αρχικά, εγκαταλείφθηκε από τα μέρη.

3. Προκειμένου να διασφαλίζουν την επιτυχία της κοινής επιχείρησης και να προστατεύσουν τις επενδύσεις τους, οι μητρικές εταιρείες έχουν θέσει ορισμένους περιορισμούς στη δική τους συμπεριφορά ως ανταγωνιστών, καθώς και στο πεδίο δράσης της JVC. Έχουν συμφωνήσει να αυξάνουν την παραγωγική ικανότητα ως προς την κατασκευή γεφυρών στη Δυτική Ευρώπη, την Αφρική και τη Μέση Ανατολή μόνο μέσω της JVC. Επιπλέον, η συμφωνία της Rockwell και της Iveco είναι να απαιτηθεί από τη JVC αν προτίθεται να προβαίνει σε επενδύσεις σε άλλα εργοστάσια κατασκευής εκτός από αυτό του Cameri. Εάν η ενδεχόμενη αύξηση των πωλήσεων των γεφυρών που αναφέρονται ανωτέρω απαιτεί περαιτέρω επενδύσεις κεφαλαίων έξω από την Ιταλία, τα μέρη θα επιδιώξουν να πραγματοποιήσουν τις επενδύσεις μέσω της JVC με κατ' αναλογία συνεισφορές κεφαλαίων ή με συνεισφορές μόνο από τη Rockwell ή μέσω φορέα άλλης κοινής επιχείρησης με μερίδια 60 % / 40 %. Εάν η Iveco δεν συμφωνεί με κάποια από τις εναλλακτικές αυτές λύσεις, η Rockwell είναι ελεύθερη να αναλάβει μόνη της την επένδυση και να μεταβιβάσει την τεχνολογία της για γέφυρες στην επιχείρηση που θα συσταθεί σαν φορέας για την επένδυση.

4. α) Σύμφωνα με τη «συμφωνία τεχνολογικής άδειας», η Rockwell παραχωρεί στην JVC την τεχνολογία της για γέφυρες μείωσης στροφών οπίσθιας κίνησης με ένα ζεύγος γραναζιών. Η τεχνολογία αυτή βασίζεται κυρίως στο know-how, δεν υπάρχουν αξιόλογα διπλώματα ευρεσιτεχνίας στη σειρά γεφυρών της Rockwell. Το know-how της Rockwell καλύπτει τρεις κυρίως τομείς:

αα) *Το σχεδιασμό των γεφυρών*

ο οποίος βελτιστοποιεί την κοπή των ταχυτήτων, τη μακροζωία, τη λίπανση και τις συνδέσεις με μπουλόνια. Η Rockwell έχει συστήσει τράπεζα εμπειρικών στοιχείων που επιτρέπει, ιδίως, τη βελτίωση και το σωστό μέγεθος των ταχυτήτων (γραναζιών), οι οποίες αποτελούν τα βασικά μέρη των γεφυρών μείωσης στροφών με ένα ζεύγος γραναζιών, επειδή καθορίζουν τη σχέση των στροφών της γέφυρας. Αυτή η τράπεζα στοιχείων χρησιμοποιείται, επίσης, για το σχεδιασμό της ροής λίπανσης και για την επιλογή και την εξειδίκευση των καταλλήλων κουζινέτων.

ββ) *Την επιλογή των κατάλληλων υλικών*

η οποία έχει τη μεγαλύτερη δυνατή σημασία για τη μείωση του βάρους και για την παροχή της αναγκαίας δύναμης και ανθεκτικότητας με λογικό κόστος. Η Rockwell κάνει συνεχώς πειράματα με νέα υλικά μικρότερου βάρους ή που μειώνουν την τριβή και έχει επιτύχει να αποκτήσει σημαντικό know-how, μέσω της έρευνάς της, της μεταλλουργικής τεχνολογίας και των μεθόδων τής εις άτοπον απαγωγής, που επιτρέπουν τον προσδιορισμό του υλικού που περέχει το ιδανικό μείγμα των σχετικών συντελεστών.

γγ) *Τις διαδικασίες κατασκευής*

που έχει αναπτύξει η Rockwell, οι οποίες κυρίως αφορούν τη σειρά μηχανοποίησης και την επεξεργασία των μετάλλων, και ειδικότερα τις λειτουργίες σκλήρυνσης, οι οποίες είναι αποφασιστικές για τη βελτιστοποίηση της σχέσης μεταξύ ανθεκτικότητας, μηχανικής αποδοτικότητας και κόστους.

β) Η «περιοχή» στην οποία αναφέρονται οι άδειες χωρίζεται σε τρεις ζώνες. Αυτές ορίζονται ως εξής:

— «Περιοχή Α»: Ιταλία,

— «Περιοχή Β»: η Δυτική Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένης όλης της ΕΟΚ, η Μέση Ανατολή και πολλά αφρικανικά κράτη,

— «Περιοχή Γ»: οι ανατολικές χώρες.

Το είδος της άδειας που χορηγεί η Rockwell στην JVC για τις αντίστοιχες περιοχές διαπιστώνεται από τον ακόλουθο πίνακα:

Περιοχή / Πεδίο εφαρμογής	Α	Β	Γ
Κατασκευή	αποκλειστική	μη αποκλειστική	μη αποκλειστική
Πώληση	αποκλειστική	αποκλειστική	μη αποκλειστική

Επιπλέον, η JVC έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί σε όλο τον κόσμο τα προϊόντα που καλύπτονται από τη συμφωνία αυτή ως μέρος άλλου εξοπλισμού. Οι αποκλειστικές άδειες είναι, επίσης αποκλειστικές όσον αφορά την ίδια τη Rockwell.

γ) Η JVC είναι σε θέση να προβαίνει σε περαιτέρω εκχώρηση της άδειας για την τεχνολογία σε οποιαδήποτε θυγατρική εταιρεία που της ανήκει καθ' ολοκληρίαν και βρίσκεται στην περιοχή Α, Β ή Γ. Επίσης, είναι δυνατόν να παραχωρεί περαιτέρω άδειες στις θυγατρικές εταιρείες της Iveco ή σε κατόχους άδειας από τη Rockwell, οποτεδήποτε είναι εμπορικά αναγκαίο για την JVC να εκμεταλλεύεται πλήρως τις επιχειρησιακές δυνατότητες στον τομέα της παροχής άδειας για τα φορτηγά. Η Rockwell έχει συμφωνήσει να μην αρνείται τη συγκατάθεσή της, ως κύριος μέτοχος της JVC, σε τέτοια περίπτωση.

δ) Η JVC παραχωρεί με τη σειρά της στη Rockwell άδεια να χρησιμοποιεί, έξω από την περιοχή, όλες τις βελτιώσεις που σχετίζονται με την τεχνολογία που έχει μεταφερθεί από την JVC, και η άδεια

αυτή είναι αποκλειστική στις Ηνωμένες Πολιτείες, στον Καναδά και στο Μεξικό και μη αποκλειστική στις άλλες χώρες, κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος της άδειας τεχνολογίας.

ε) Η άδεια συνεχίζει να ισχύει επί δέκα έτη. Μετά τη λήξη της περιόδου αυτής, η JVC διαθέτει αμετάκλητη, χωρίς οικονομικές υποχρεώσεις, και μη αποκλειστική άδεια να κατασκευάζει και να πωλεί τα προϊόντα που καλύπτονται από τη συμφωνία τεχνολογίας στην περιοχή και να χρησιμοποιεί αυτά τα προϊόντα σε όλον τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος να παρέχει άδειες σε άλλους. Επιπλέον, η Rockwell συνεχίζει να παρέχει συμπληρωματική πληροφόρηση στην JVC για μια περίοδο τριών ετών από την καταληκτική ημερομηνία. Η JVC καταβάλλει εφάπαξ αμοιβή για την άδεια.

5. Σύμφωνα με την πρόσθετη συμφωνία άδειας εμπορικού σήματος, η JVC έχει την ελεύθερη προσόδου, μη αποκλειστική άδεια να χρησιμοποιεί το εμπορικό σήμα «Rockwell» για αρχικό διάστημα πέντε ετών και στη συνέχεια για όσο χρόνο η Rockwell ασκεί πραγματικό έλεγχο επί της JVC.

6. Επειδή δεν πρόκειται να αντικατασταθούν όλες οι γέφυρες της Iveco από γέφυρες που σχεδιάζονται από τη Rockwell, η θυγατρική εταιρεία της Iveco, η Vispa, μεταφέρει επίσης στην JVC την τεχνολογία της σε γέφυρες. Οι σχετικοί όροι περιλαμβάνονται στη βασική συμφωνία. Σύμφωνα με αυτούς, η Vispa παραχωρεί στην εταιρεία άδεια ελεύθερη προσόδου και αποκλειστική για την κατασκευή στην Ιταλία και άδεια ελεύθερη προσόδου και αποκλειστική για την πώληση στην περιοχή των γεφυρών που σχεδιάζει η Vispa, και οι οποίες πρόκειται να παράγονται από την JVC. Ορισμένες γέφυρες έχουν ήδη καταγραφεί, η δε παραγωγή και πώληση άλλων γεφυρών που σχεδιάζονται από τη Vispa είναι δυνατόν να αναληφθούν από την JVC μετά από γραπτή ανακοίνωση προς τη Vispa. Η JVC έχει δικαίωμα να παρέχει περαιτέρω άδειες, το οποίο περιορίζεται από το αντίστοιχο δικαίωμα της Vispa σε ορισμένες περιπτώσεις. Η άδεια διαρκεί επί δέκα έτη.

Μετά τη λήξη, η κοινή επιχείρηση συνεχίζει να έχει αμετάκλητη, ελεύθερη προσόδου και μη αποκλειστική άδεια κατασκευής και πώλησης στην περιοχή και για χρήση σε όλο τον κόσμο.

7. Η JVC έχει συνάψει συμφωνίες αγοράς-προμήθειας με κάθε μία από τις λειτουργούσες θυγατρικές της Iveco, δηλαδή τη Vispa (Ιταλία), την Unic (Γαλλία) και τη Magirus-Deutz (Γερμανία). Για περίοδο επτά ετών από την έναρξη της εμπορικής παραγωγής, στο εργοστάσιο του Cameri, όλων των έξι μοντέλων γεφυρών της Rockwell που έχουν περιγραφεί, όχι όμως περισσότερο από οκτώ έτη μετά την έναρξη της εμπορικής παραγωγής του πρώτου μοντέλου γέφυρας τέτοιου είδους, αυτές οι θυγατρικές εταιρείες — με ορισμένους περιορισμούς — υποχρεούνται να καλύπτουν τις συνολικές ανάγκες τους σε γέφυρες από την κοινή επιχείρηση. Η JVC αναλαμβάνει την αντίστοιχη υποχρέωση να προμηθεύει τις θυγατρικές της Iveco ανάλογα με τις ανάγκες τους.

ΣΤ. **Η αγορά**

Η ζήτηση για γέφυρες φορτηγών οπίσθιας κίνησης στην Ευρώπη, η οποία εξαρτάται από τον αριθμό φορτηγών που παράγονται, καλύπτεται στο μεγαλύτερο μέρος από τους ίδιους τους κατασκευαστές φορτηγών, που αντιπροσωπεύουν περίπου το 95 % της συνολικής παραγωγής (1981: 96,1 %) (1). Οι μεγαλύτερες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις παραγωγής φορτηγών επιδιώκουν πάντα να κατασκευάζουν οι ίδιες όσο το δυνατόν περισσότερα από τα κύρια συστατικά των φορτηγών και; επομένως, διαθέτουν όλες τα δικά τους εργοστάσια κατασκευής γεφυρών, προκειμένου να ικανοποιούν τις ανάγκες τους σε γέφυρες. Συνήθως δεν πωλούν τις γέφυρες τους σε τρίτους και αγοράζουν γέφυρες από ανεξάρτητους κατασκευαστές μόνον για ειδικές χρήσεις· αυτοί οι ανεξέρτητοι κατασκευαστές, όπως η Rockwell-Maudslay και οι ανταγωνιστές της, δεν ήταν λοιπόν σε θέση στο παρελθόν να αποκτήσουν σημαντικό μερίδιο της συνολικής ευρωπαϊκής παραγωγής.

Οι ανταγωνιστές της Rockwell-Maudslay, στην ελεύθερη ευρωπαϊκή αγορά γεφυρών, ανήκουν επίσης σε σημαντικούς βιομηχανικούς ομίλους. Η Eaton είναι εταιρεία με έδρα τις Ηνωμένες Πολιτείες, της οποίας ο συνολικός κύκλος εργασιών το 1981, ύψους 3,2 δισεκατομμυρίων δολαρίων (3,3 δισεκατομμύρια ECU), είχε επιτευχθεί κατά το ήμισυ σχεδόν από συστατικά αυτοκινήτων, κυρίως από συστατικά για βαρέα φορτηγά, όπως συστήματα μετάδοσης της κίνησης, γέφυρες και συστήματα φρένων. Η Guest, Keen and Nettlefolds Ltd (GKN) είναι βιομηχανικός όμιλος με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο. Το 33 % του συνολικού κύκλου εργασιών της για το 1980, ύψους 1,9 δισεκατομμυρίων λιρών στερλινών (3,5 δισεκατομμύρια ECU) προήλθε από τον τομέα των συστατικών αυτοκινήτων. Η SOMA, ο τρίτος ανεξάρτητος ανταγωνιστής, ανήκει στο γαλλικό όμιλο Valeo, ο οποίος, το 1981, πραγματοποίησε συνολικό κύκλο εργασιών ύψους 6,9 δισεκατομμυρίων γαλλικών φράγκων (1 δισεκατομμύριο ECU). Η SOMA παράγει κυρίως γέφυρες και συστατικά για τα συστήματα μετάδοσης κίνησης των φορτηγών, και ο συνολικός κύκλος εργασιών της το 1981 ανήλθε σε 590 εκατομμύρια φράγκα (89,7 εκατομμύρια ECU).

(1) Ευρωπαϊκή παραγωγή γεφυρών οπίσθιας κίνησης:

1981	Μεικτό βάρος φορτηγών σε τόνους			Σύνολο	%
	5 — 12	12 — 16	+ 16		
Κατασκευαστές φορτηγών	142 200	86 100	223 100	451 300	96,1
Eaton	...	...	...	...	...
GKN	...	...	...	...	...
SOMA	...	...	...	...	...
Rockwell	...	...	...	...	...
Σύνολο	148 700	89 900	231 200	469 700	100

(Αριθμοί που υποβλήθηκαν από τα μέρη).

Η «ελεύθερη» αγορά γεφυρών, στην οποία ανταγωνίζονται οι ανεξάρτητοι κατασκευαστές, είναι, επομένως, πολύ περιορισμένη σε σχέση με τη συνολική παραγωγή γεφυρών στην ΕΟΚ. Οι γέφυρες που παράγονται από τους κατασκευαστές φορτηγών δεν πωλούνται συνήθως σε άλλους κατασκευαστές φορτηγών και δεν πρέπει, λοιπόν, να λαμβάνονται υπόψη όταν προσδιορίζεται ο συνολικός όγκος της «αγοράς». Οι κατασκευαστές φορτηγών εμφανίζονται στην αγορά μόνο, μέσω των τελικών προϊόντων τους, δηλαδή των εμπορικών οχημάτων, των οποίων οι γέφυρες αποτελούν μόνο συστατικά. Στην αγορά αυτή, η Iveco κατείχε, το 1981, τη δεύτερη θέση με ποσοστό περίπου 17,2 %, μετά την Daimler-Benz με ποσοστό 26 %.

Αντίθετα, η κατάσταση στις Ηνωμένες Πολιτείες, την εσωτερική αγορά της Rockwell, είναι τελείως διαφορετική. Οι αμερικανοί κατασκευαστές φορτηγών αγοράζουν τακτικά μεγάλο μέρος των συστατικών που χρησιμοποιούν, στα οποία συμπεριλαμβάντονται και βασικά συστατικά όπως μηχανές, συστήματα μετάδοσης της κίνησης και γέφυρες, και δεν τα κατασκευάζουν οι ίδιοι. Οι πελάτες τους έχουν συχνά τη δυνατότητα να επιλέγουν μεταξύ των προϊόντων πολλών ανεξάρτητων κατασκευαστών βασικών συστατικών. Στη συνέχεια, ο κατασκευαστής φορτηγών συναρμολογεί το φορτηγό σύμφωνα με τις επιθυμίες του πελάτη. Έτσι, οι ανεξάρτητοι κατασκευαστές διαθέτουν σημαντικό μερίδιο στην παραγωγή ορισμένων συστατικών: στην περίπτωση των γεφυρών για φορτηγά οπίσθιας κίνησης, το μερίδιο αυτό ανέρχεται στο 70 % της συνολικής παραγωγής.

Ζ. **Παρατηρήσεις τρίτων**

Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις εκ μέρους τρίτων μετά τη δημοσίευση περίληψης των εν λόγω συμφωνιών.

ΙΙ. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Άρθρο 85 παράγραφος 1

1. Η βασική συμφωνία, μεταξύ της Rockwell και της Iveco, προβλέπει το σχηματισμό κοινής εταιρείας (JVC) για την κατασκευή και πώληση γεφυρών οπίσθιας κίνησης για βαρέα εμπορικά οχήματα και οι συμφωνίες που τη συνοδεύουν εμπίπτουν στο πλαίσιο του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης. Είναι δυνατόν, όμως, να εξαιρούνται βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που αυτό θέτει.

2. Το σύνολο των συμφωνιών που έχουν κοινοποιηθεί από τη Rockwell και την Iveco αποτελούν ενιαίο σύστημα. Περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν τη σχέση μεταξύ των μερών και την κάθετη σχέση τους με την JVC που ελέγχουν.

3. Όσον αφορά την οριζόντια σχέση μεταξύ Rockwell και Iveco, εφαρμόζεται το άρθρο 85 παράγραφος 1, επειδή και οι δύο επιχειρήσεις πρέπει να θεωρούνται ενδεχόμενοι τουλάχιστον ανταγωνιστές στη σχετική αγορά.

α) Και τα δύο μέρη κατασκεύαζαν ήδη, πριν από τη σύναψη της συμφωνίας, τα προϊόντα που πρόκειται να κατασκευάζει στο μέλλον η JVC. Η Rockwell αντιπροσωπεύεται ήδη στην ελεύθερη ευρωπαϊκή αγορά γεφυρών με τις εξαγωγές της από τις Ηνωμένες Πολιτείες και με τη θυγατρική της Rockwell-Maudslay και η Iveco πρέπει να θεωρείται —ενδεχόμενος— ανταγωνιστής στην ευρωπαϊκή αγορά γεφυρών, παρόλο που δεν έχει ακόμη πωλήσει τις γέφυρές της σε τρίτους. Η ανενεργή παραγωγική της ικανότητα θα της επέτρεπε να αυξήσει την παραγωγή, προκειμένου να ικανοποιήσει μια τέτοια ζήτηση.

β) Ακόμη και μετά την έναρξη της ισχύος των συμφωνιών, συνεχίζει να υφίσταται ενδεχόμενη ανταγωνιστική σχέση μεταξύ της Rockwell και της Iveco.

Οι θυγατρικές εταιρείες της Iveco, Magirus-Deutz και Vispa, συνεχίζουν τις δραστηριότητές τους σε γειτονικούς τομείς παραγωγής. Το γεγονός αυτό επιτρέπει στην Iveco να αναλαμβάνει ανεξάρτητες δραστηριότητες στον εν λόγω τομέα.

Η Rockwell συνεχίζει να παράγει γέφυρες για την ευρωπαϊκή αγορά μέσω της θυγατρικής της Rockwell-Maudslay. Όσον αφορά τις αγορές που βρίσκονται σε άλλες γεωγραφικές περιοχές, ιδιαίτερα όσον αφορά τις Ηνωμένες Πολιτείες, εξακολουθεί να διατηρεί τη θέση της ως σημαντικός προμηθευτής και είναι δυνατόν, όπως και στο παρελθόν, να πραγματοποιεί εξαγωγές στην ευρωπαϊκή αγορά.

4. Η συμφωνία για το σχηματισμό της JVC έχει σαν στόχο και αποτέλεσμα τον περιορισμό και τη στρέβλωση του ανταγωνισμού στην κοινή αγορά. Η διάρθρωση της προσφοράς στη σχετική αγορά μεταβάλλεται, δεδομένου ότι τα μέρη αποποιούνται πλέον τη δυνατότητα να κατασκευάζουν ανεξάρτητα τα εν λόγω προϊόντα και να τα πωλούν στην αγορά κάτω από συνθήκες αμοιβαίου ανταγωνισμού.

Επιπλέον, οι συμφωνίες περιλαμβάνουν ρητές υποχρεώσεις, τις οποίες τα μέρη θεωρούν ότι συνιστούν απαραίτητο μέρος του διακανονισμού τους και οι οποίες θέτουν περιορισμούς στην ανταγωνιστική συμπεριφορά της Rockwell, της Iveco και της JVC.

5. Συγκεκριμένα, οι συμφωνίες περιλαμβάνουν τους ακόλουθους περιορισμούς:

α) Εκτός από τις δικές της γέφυρες, η JVC εμπορεύεται —σε μη αποκλειστική βάση— και τις γέφυρες που ακόμη παράγονται ανεξάρτητα από τη Rockwell-Maudslay και τη Magirus-Deutz. Κατά συνέπεια, η Rockwell και η Iveco, στα πλαίσια της συμφωνίας, στερούνται από τη δυνατότητα να πωλούν τις γέφυρες αυτές για λογαριασμό τους και να ακολουθούν ανεξάρτητη πολιτική αγοράς.

β) Η Rockwell έχει αναλάβει την υποχρέωση, για τη διάρκεια της ισχύος της «συμφωνίας τεχνολογικής άδειας», να μην παρέχει περαιτέρω άδειες κατασκευής στην Ιταλία ούτε και περαιτέρω άδειες διανομής στην «περιοχή Β». Η Iveco παρέχει στην JVC αποκλειστική άδεια κατασκευής για την Ιταλία, η οποία αφορά τις γέφυρες που σχεδιάζει η Vispa. Έτσι,

και η Rockwell και η Iveco δεν είναι πλέον ελεύθερες να συνάπτουν συμβάσεις με φορείς που θα ενδιαφέρονται, ενδεχομένως, να λάβουν άδειες στις εν λόγω περιοχές.

γ) Σύμφωνα με τη βασική συμφωνία, η Rockwell και η Iveco έχουν αναλάβει την υποχρέωση να διενεργούν επενδύσεις, καθ' όλη τη διάρκεια της συμφωνίας, στον τομέα δραστηριότητας της JVC, με σκοπό να αυξήσουν την παραγωγική τους ικανότητα στις περιοχές Α και Β, και τούτο καταρχήν μέσω της JVC. Όταν πρόκειται να γίνουν επενδύσεις σε εργοστάσια άλλα εκτός από το εργοστάσιο του Cameri, απαιτείται η συμφωνία και των δύο εταίρων. Μόνο στις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν είναι σε θέση να συμφωνήσουν κάποιο πρόγραμμα επενδύσεων έξω από την Ιταλία, με βάση την προαναφερόμενη διαδικασία, η Rockwell έχει το δικαίωμα να πραγματοποιεί μόνη της την επένδυση. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανεξάρτητου ανταγωνιστικού δυναμικού των μερών, πράγμα το οποίο αποκτά αυξανόμενη σημασία όταν εκπληρούνται οι προσδοκίες τους και όταν η ελεύθερη αγορά γεφυρών διανύει φάση επέκτασης.

δ) Βάσει των συμφωνιών αγοράς-προμήθειας μεταξύ της JVC και των θυγατρικών εταιρειών της Iveco, οι τελευταίες υποχρεούνται, επί οκτώ έτη μετά την έναρξη της παραγωγής της πρώτης γέφυρας της Rockwell, να καλύπτουν, με ορισμένους περιορισμούς, το σύνολο των αναγκών τους από τη JVC. Κατά συνέπεια, εμποδίζονται νομικά, με τη ρητή υποχρέωση αγοράς που έχουν, να καλύπτουν μέρος τουλάχιστον των αναγκών τους σε γέφυρες, απευθυνόμενες σε άλλους κατασκευαστές. Λαμβάνοντας, ειδικότερα, υπόψη τη διάρκεια αυτών των συμφωνιών, ενδέχεται να μειωθούν οι δυνατότητες πωλήσεων άλλων κατασκευαστών γεφυρών.

6. Οι περιορισμοί του ανταγωνισμού που αναφέρονται ανωτέρω έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ελεύθερη αγορά γεφυρών στην Κοινότητα. Τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι η JVC αποκτά σημαντικό μέρος αυτής της αγοράς, δεδομένου ότι ικανοποιεί το μεγαλύτερο μέρος των σημαντικών απαιτήσεων της Iveco σε γέφυρες οπίσθιας κίνησης.

7. Οι συμφωνίες είναι δυνατόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των Κρατών μελών σε σημαντικό βαθμό, επειδή η JVC προτίθεται να πωλεί γέφυρες σε κατασκευαστές φορτηγών σε ολόκληρη την κοινή αγορά.

Άρθρο 85 παράγραφος 3

Οι συμφωνίες που εξετάζονται ανωτέρω πληρούν τους όρους εξαίρεσης του άρθρου 85 παράγραφος 3.

Η συνεργασία συνεπάγεται οικονομικά οφέλη για την παραγωγή των σχετικών προϊόντων και για τους καταναλωτές, που δεν θα ήταν δυνατόν να επιτευχθούν χωρίς την κοινή επιχείρηση και τα οποία υπερβαίνουν τα μειονεκτήματά της.

Βελτίωση της παραγωγής και της διανομής, προώθηση της τεχνικής και της οικονομικής προόδου

8. Έχοντας υπόψη την παρούσα διάρθρωση της ευρωπαϊκής αγοράς γεφυρών, η εμφάνιση νέου ικανού ανταγωνιστή, που επιτυγχάνεται με την κοινή επιχείρηση αποτελεί αντικειμενικό πλεονέκτημα, το οποίο βελτιώνει την παραγωγή και τις πωλήσεις των σχετικών προϊόντων.

Με τη μεταφορά της ήδη υπάρχουσας παραγωγικής ικανότητας της Iveco στην JVC, υπάρχει η δυνατότητα, με τη συνεργασία, να χρησιμοποιείται η παραγωγική αυτή ικανότητα πληρέστερα απ' ό,τι στο παρελθόν, δεδομένου ότι η παραγωγή της JVC πρόκειται να καλύψει όχι μόνον τις ανάγκες των θυγατρικών της Iveco αλλά και τις ανάγκες άλλων κατασκευαστών φορτηγών. Η ορθολογική οργάνωση της παραγωγής ενδέχεται να προκύψει από αυτή την υψηλής κλίμακας παραγωγή, καθώς και από το μικρότερο αριθμό των συστατικών που χαρακτηρίζει τη σειρά γεφυρών της Rockwell.

Επιπλέον, με την κοινή επιχείρηση, η Iveco αποκτά πρόσβαση στην τεχνολογία γεφυρών της Rockwell και αποφεύγει έτσι τις δαπανηρές νέες εργασίες που πρέπει να αναλάβει η ίδια. Η κοινή εκμετάλλευση του συμπληρωματικού βιομηχανικού know-how από ειδικευμένο κατασκευαστή γεφυρών και έμπειρο κατασκευαστή φορτηγών είναι δυνατόν να συμβάλει στην προώθηση της τεχνικής προόδου των σχετικών προϊόντων.

Επομένως, η JVC διαθέτει την αναγκαία παραγωγική ικανότητα για να ανταποκρίνεται στη ζήτηση των άλλων κατασκευαστών φορτηγών και είναι σε θέση να τους προσφέρει νέα σειρά γεφυρών με βάση την τεχνολογία της Rockwell. Η συμπληρωματική διανομή των γεφυρών της Magirus-Deutz και της Rockwell-Maudslay επιτρέπει την παρουσίαση ευρύτερου φάσματος προϊόντων. Σαν αποτέλεσμα, η κοινή επιχείρηση ενδέχεται να προσφέρει στους τρίτους κατασκευαστές φορτηγών ενδιαφέρουσες εναλλακτικές λύσεις στην ολοκληρωμένη παραγωγή γεφυρών και, κατά συνέπεια, είναι δυνατόν να καταστεί αποτελεσματικό κίνητρο στην ελεύθερη αγορά γεφυρών.

Όφελος για τους καταναλωτές

9. Οι συμφωνίες προσφέρουν στους καταναλωτές δίκαιο μέρος από τα οφέλη που προκύπτουν.

Πρώτα απ' όλα, τα τεχνικά και οικονομικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τη συνεργασία οφελούν τους αγοραστές γεφυρών φορτηγών οπίσθιας κίνησης, επειδή προσφέρονται σ' αυτούς προϊόντα προηγμένης τεχνολογίας. Επιπλέον, θεωρείται δεδομένο ότι η JVC είναι υποχρεωμένη να μεταβιβάζει στους πελάτες της τις οικονομίες που προκύπτουν ως προς το κόστος παραγωγής. Οι ενδεχόμενοι πελάτες είναι οι κατασκευαστές φορτηγών,

δηλαδή εξίσου μεγάλες επιχειρήσεις, οι περισσότερες από τις οποίες διαθέτουν, επίσης, πείρα στον τομέα παραγωγής γεφυρών και οι οποίες θα σταματήσουν ή θα περιορίσουν την παραγωγή τους αυτή μόνο αν τούτο αποβαίνει προφανώς προς όφελός τους·

Επιπλέον, οι αγοραστές των φορτηγών επωφελούνται και αυτοί από τη συνεργασία. Η κοινή εκμετάλλευση της εξειδικευμένης γνώσης, στον τομέα της κατασκευής γεφυρών και φορτηγών, εγγυάται ότι οι απαιτήσεις αυτών που χρησιμοποιούν τα φορτηγά λαμβάνονται, κατά το δυνατό, υπόψη στο σχεδιασμό των γεφυρών. Λόγω του ότι οι γέφυρες οπίσθιας κίνησης αντιπροσωπεύουν μεγάλο ποσοστό του συνολικού κόστους κατασκευής του φορτηγού και εν όψει του σκληρού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών φορτηγών της ΕΟΚ, πρέπει επίσης να αναμένεται θετική επίδραση στις τιμές πώλησης των φορτηγών.

Το απαραίτητο των περιορισμών

10. Οι συμφωνίες δεν περιλαμβάνουν περιορισμούς που δεν είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των προαναφερομένων στόχων κατά τη διάρκεια της εξαίρεσης.

α) Η σύσταση της κοινής θυγατρικής είναι απαραίτητη για την επιτυχία του εγχειρήματος, δεδομένου ότι αποτελεί το μοναδικό τρόπο για την επίτευξη του στόχου που συνιστά η είσοδος νέου αποτελεσματικού ανταγωνιστή, περιορίζοντας τον σημαντικό επιχειρησιακό κίνδυνο που οφείλεται στη διάρθρωση της αγοράς και στο κόστος των επενδύσεων.

Άλλες εναλλακτικές λύσεις, οι οποίες περιορίζουν λιγότερο τον ανταγωνισμό, δεν επιτρέπουν να επιτυγχάνονται τα οφέλη που αναμένονται από την JVC.

Στην περίπτωση απλής συμφωνίας υπεργολαβίας με τη Rockwell, η Iveco θα ήταν υπερβολικά εξαρτημένη από την αξιοπιστία του εταίρου της, χωρίς όμως να έχει άμεση επιρροή στην παραγωγή της. Αν ληφθεί υπόψη ο μεγάλος αριθμός γεφυρών που χρειάζεται η Iveco, επειδή αποτελεί τον δεύτερο μεγαλύτερο κατασκευαστή φορτηγών της Ευρώπης, αυτή η εναλλακτική λύση δεν προσφέρει λογική και επαρκή λύση στο πρόβλημα.

Ούτε η απλή εκχώρηση του know-how αποτελεί εναλλακτική λύση. Η συμμετοχή της Rockwell στην JVC διασφαλίζει ότι η τελευταία θα διαθέτει για πολλά χρόνια την πλέον σύγχρονη πληροφόρηση, πράγμα που έχει ιδιαίτερη σημασία εν όψει της ταχείας τεχνολογικής εξέλιξης. Το πλεονέκτημα αυτό προκύπτει από το ίδιο το συμφέρον της Rockwell για την επιτυχία της JVC. Αμφισβητείται, βέβαια, κατά πόσο η Rockwell πρέπει απλώς να παρέχει στην Iveco το δικαίωμα να εκμεταλλεύεται το know-how της.

β) Οι ειδικές περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης δικαιολογούν την επέκταση του πεδίου δραστηριότητας της JVC στη διανομή προϊόντων που κατασκευάζονται από κοινού. Αποτελεί σκοπό των μερών η διείσδυση σε υποανάπτυκτη μέχρι στιγμής αγορά και η ενεργοποίησή τους. Τούτο απαιτεί έντονη προσπάθεια στον τομέα της εμπορίας και των πωλήσεων. Προϋπόθεση για την εμπορική επιτυχία της JVC συνιστά η προθυμία των άλλων κατασκευαστών φορτηγών αυτοκινήτων να διακόψουν, εν μέρει τουλάχιστον, τη δική τους παραγωγή γεφυρών. Μια τέτοια απόφαση, με μακροχρόνιες επιχειρησιακές συνέπειες, απαιτεί εξαντλητικές και παρατεταμένες διαπραγματεύσεις, κατά τη διάρκεια των οποίων οι ενδεχόμενοι πελάτες πρέπει να πεισθούν για τα τεχνικά και οικονομικά πλεονεκτήματα που παρέχει η αγορά γεφυρών οπίσθιας κίνησης από εξωτερική πηγή προμήθειας.

Οι ειδικές αυτές δυσκολίες για την απόκτηση πελατείας και οι αναγκαίες επενδύσεις σε χρόνο και προσπάθεια, καθώς και οι τεχνικές εκτιμήσεις, συνηγορούν υπέρ της ανάγκης κοινής εμπορίας μέσω της JVC. Οι γέφυρες οπίσθιας κίνησης για εμπορικά οχήματα δεν αποτελούν τελικά προϊόντα υπό την έννοια ότι είναι δυνατόν να τοποθετούνται χωρίς δυσκολία. Ο πελάτης προβαίνει σε παραγγελία μόνο μετά από εκτεταμένες δοκιμές και, εάν είναι αναγκαίο, απαιτεί από τον προμηθευτή να γίνουν σχέδια για να συμπεριληφθούν ειδικές λεπτομέρειες. Τούτο απαιτεί στενή τεχνική συνεργασία με τον πελάτη, η οποία επιτυγχάνεται καλύτερα από τον ίδιο τον παραγωγό, που είναι η JVC.

Οι ίδιες σκέψεις ισχύουν και ως προς το γεγονός ότι η JVC έχει, επίσης, το δικαίωμα να διανέμει τις γέφυρες που παράγονται από τη Magirus-Deutz και τη Rockwell-Maudslay σε μη αποκλειστική βάση. Τα μέρη σκοπεύουν σαφώς να συγκεντρώνουν τα ενδιαφέροντά τους στην JVC σχετικά με την κατασκευή γεφυρών οπίσθιας κίνησης στην Ευρώπη σήμερα, και αυτό κατά το μέγιστο δυνατό, παρόλο που συνεχίζουν ανεξάρτητα την παραγωγή γεφυρών σε μάλλον μικρό τομέα. Εξάλλου, οι συμφωνίες διανομής επιτρέπουν στην JVC να προσφέρει μεγαλύτερο φάσμα προϊόντων στους μελλοντικούς πελάτες της. Οι συμφωνίες δεν υπερβαίνουν, πάντως, τα απολύτως αναγκαία για το σκοπό αυτό, δεδομένου ότι τα μέρη είναι ελεύθερα να επαναλάβουν τις πωλήσεις τους ανεξάρτητα, αν κρίνουν ότι τούτο τους προσφέρει περισσότερα πλεονεκτήματα.

γ) Η αποκλειστικότητα των δικαιωμάτων που έχουν ανατεθεί στην JVC από τις συμφωνίες τεχνολογίας και οι περιορισμοί που προκύπτουν για τον ανταγωνισμό μεταξύ των μερών θεωρούνται, ενδεχομένως, αναγκαίοι για την επίτευξη των στόχων των συμφωνιών. Οι ειδικές δυσκολίες που αναφέρονται ανωτέρω, ως προς την εξέλιξη της αγοράς και την απόκτηση πελατείας, απαιτούν την προστασία της JVC στην προσπάθειά της να αποκτήσει το δικό της μερίδιο στην αγορά και να αρχίσει να επενδύει.

Επειδή τα αποκλειστικά δικαιώματα αποκτούν στην πράξη σημασία μόνο μετά το τέλος της προπαρασκευαστικής φάσης, και τότε πάλι μόνο σταδιακά μέχρι να αναληφθεί η τακτική παραγωγή και της τελευταίας από τις έξι γέφυρες της Rockwell για τις οποίες ισχύει η συμφωνία εκχώρησης άδειας δεν φαίνεται υπερβολική η περίοδος των έντεκα ετών.

δ) Οι περιορισμοί στις επενδύσεις που προβλέπονται στη βασική συμφωνία πρέπει, επίσης, να θεωρούνται αναγκαίοι για την περίοδο της εξαίρεσης. Για την επιτυχία του εγχειρήματος, η JVC πρέπει να είναι βέβαιη, κατά την πρώτη φάση της ανάπτυξής της, ότι οι εταίροι συγκεντρώνουν τα σχετικά οικονομικά τους συμφέροντα στην JVC και δεν προβαίνουν σε χωριστές επενδύσεις που ενδέχονται να θέσουν σε κίνδυνο την οικονομική της βάση. Η υποχρέωση των μερών που δρουν από κοινού, όταν υπάρχει ενδεχόμενο περαιτέρω επενδύσεων, αίρεται εν μέρει, στο βαθμό που η Rockwell έχει το δικαίωμα, εάν η Iveco απορρίψει τις εναλλακτικές λύσεις που προβλέπονται στη συμφωνία, να διενεργεί μόνη της επενδύσεις.

Το αναγκαίο επίπεδο της επένδυσης για τη σύσταση της JVC και το γεγονός ότι, στην περίπτωση αυτή, υπολογίζεται ότι θα παρέλθει πολύς χρόνος μέχρι να χρησιμοποιηθεί επαρκώς η παραγωγική ικανότητα της JVC και να εισαχθούν τα προϊόντα της στην αγορά, αποτελούν λόγους προκειμένου να θεωρείται απαραίτητος ο περιορισμός της επένδυσης μέχρι το τέλος της περιόδου εξαίρεσης.

ε) Οι συμφωνίες προβλέπουν ότι οι θυγατρικές εταιρείες της Iveco υποχρεούνται να καλύπτουν το σύνολο των αναγκών τους σε γέφυρες από την JVC για περίοδο επτά ετών μετά την έναρξη της παραγωγής όλων των γεφυρών της Rockwell, αλλά όχι πέραν των οκτώ ετών μετά την έναρξη της παραγωγής της πρώτης γέφυρας. Η υποχρέωση αυτή είναι, επίσης, απαραίτητη για την επίτευξη των στόχων της JVC κατά την προαναφερόμενη περίοδο.

Σύμφωνα με τις προσδοκίες των μερών, οι θυγατρικές της Iveco πρόκειται να αγοράσουν αρχικά το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής παραγωγής της JVC. Ακόμα και μετά το τέλος της πρώτης φάσης, το ποσοστό αυτό θα ανέρχεται τουλάχιστον σε 60 %, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των μερών. Οι αποφάσεις των μερών σχετικά με τις επενδύσεις και οι προβλέψεις για τα κέρδη βασίζονται στη βεβαιότητα αυτών των εγγυημένων πωλήσεων.

Αν ληφθούν υπόψη οι δυσκολίες που ενδέχεται να ανακύψουν όσον αφορά την ανεύρεση νέων πελατών, η προαναφερόμενη υποχρέωση έχει, συνεπώς, άμεση επίδραση στην οικονομική επιτυχία της JVC κατά τη διάρκεια της αρχικής φάσης. Εντούτοις, στο τέλος της περιόδου αυτής οι θυγατρικές εταιρείες της Iveco πρέπει να είναι συμβατικά ελεύθερες να καλύπτουν τις ανάγκες τους σε γέφυρες από οποιαδήποτε πηγή κρίνουν πλεονεκτικότερη.

Ο αποκλεισμός του ανταγωνισμού

11. Η συμφωνία δεν δίνει στα μέρη τη δυνατότητα να αποκλείουν τον ανταγωνισμό για σημαντικό μέρος των εν λόγω προϊόντων.

α) Στη σχετική αγορά, που περιλαμβάνει τις γέφυρες οπίσθιας κίνησης για μέσου βάρους και βαρέα εμπορικά οχήματα 7 έως 16 τόνων μεικτού βάρους οχήματος και άνω, το 95 % περίπου της συνολικής ευρωπαϊκής παραγωγής γεφυρών εξασφαλίζεται από κατασκευαστές φορτηγών οι οποίοι καλύπτουν τις δικές τους ανάγκες με ολοκληρωμένη παραγωγή. Το υπόλοιπο 5 % παράγεται από «ελεύθερους» κατασκευαστές γεφυρών, οι οποίοι πωλούν τις γέφυρες σε διάφορους κατασκευαστές φορτηγών. Σε αυτή την περιορισμένη (ελεύθερη) ευρωπαϊκή αγορά, η Rockwell κατείχε το 1981 περίπου το ... % μέσω της θυγατρικής της Rockwell-Maudslay, έναντι του ... % της Eaton, του ... % της SOMA και του ... % της GKN, που ήταν ανταγωνιστές της.

Εξαιτίας του ότι η Iveco εγκαταλείπει κατά μέγα μέρος την παραγωγή γεφυρών για λογαριασμό της, η JVC αποκτά σημαντικότερο ποσοστό της αγοράς, δεδομένου ότι, ήδη από την αρχή, πρόκειται να καλύπτει τις ανάγκες της Iveco σε γέφυρες οπίσθιας κίνησης.

β) Εντούτοις, ακόμη και όταν η Iveco παύσει να παράγει για λογαριασμό της, το ποσοστό της παραγωγής που καλύπτουν οι ίδιοι οι κατασκευαστές φορτηγών ανέρχεται περίπου στο 80 % της συνολικής παραγωγής γεφυρών στην κοινή αγορά. Όλοι οι άλλοι μεγάλοι ευρωπαίοι κατασκευαστές φορτηγών συνεχίζουν να προμηθεύονται για λογαριασμό τους γέφυρες οπίσθιας κίνησης και, επομένως, παραμένουν ανεξάρτητοι από τους ελεύθερους κατασκευαστές γεφυρών. Οι τελευταίοι πρέπει, επίσης, να λαμβάνουν υπόψη τους το στοιχείο αυτό ανεξάρτητα από τα ποσοστά που διαθέτουν στην αγορά. Έτσι, η JVC είναι, σε κάθε περίπτωση, υποχρεωμένη να υιοθετεί ανταγωνιστική συμπεριφορά στην εν λόγω αγορά.

Είναι λογικό να αναμένεται ότι η ανταγωνιστικότητα των άλλων ανεξάρτητων κατασκευαστών γεφυρών δεν διακυβεύεται με την είσοδο στην αγορά ισχυρού ανταγωνιστή. Τούτο αληθεύει ιδιαίτερα στην περίπτωση που η JVC επιτύχει να πείσει τους κατασκευαστές φορτηγών να μεταβάλουν την πολιτική τους όσον αφορά την παραγωγή που πραγματοποιούν για λογαριασμό τους και να αγοράζουν γέφυρες από τρίτους, τείνοντας με τον τρόπο αυτό προς τη δημιουργία ανταγωνιστικής κατάστασης στην αγορά αυτή, από την οποία είναι δυνατόν να επωφελούνται και οι υπόλοιποι ελεύθεροι κατασκευαστές γεφυρών.

Στάθμιση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων

Έχοντας υπόψη την ειδική διάρθρωση της αγοράς γεφυρών στην Κοινότητα και το γεγονός ότι ή νεοσυσταθείσα JVC αναμένεται να ενεργήσει ως κίνητρο, τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από αυτή τη συνεργασία υπερβαίνουν αισθητά τις επιβλαβείς συνέπειες που συνεπάγεται.

Διάρκεια της εξαίρεσης και υποχρεώσεις

12. Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17, απόφαση της Επιτροπής κατ' εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης πρέπει να εκδίδεται για καθορισμένη χρονική περίοδο.

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά της κοινής επιχείρησης που περιγράφεται ανωτέρω είναι το υψηλό επίπεδο επενδύσεων εκ μέρους των μερών και οι εκτεταμένες υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει. Υπάρχει, επίσης, το εδεχόμενο η επιχείρηση να αντιμετωπίσει μεγάλες δυσκολίες για την εισαγωγή των προϊόντων της στην αγορά. Εξαιτίας αυτού, η επιχείρηση χρειάζεται αρκετά μακροχρόνια περίοδο εξαίρεσης για να είναι σε θέση να αναπτυχθεί από οικονομική άποψη. Αν ληφθεί υπόψη το στάδιο επανεξοπλισμού διάρκειας τριών ετών, το οποίο θα λήξει με την έναρξη της παραγωγής, θεωρείται κατάλληλη συνολική περίοδος έντεκα ετών. Η περίοδος αυτή εκτείνεται λοιπόν μέχρι το τέλος της πρώτης φάσης της παραγωγής, στο τέλος της οποίας λήγουν και οι υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει τα μέρη σύμφωνα με τις συμφωνίες εκχώρησης άδειας και προμήθειας. Επειδή τα μέρη ξεκίνησαν το εγχείρημά τους στις 2 Μαρτίου 1982 με τη σύναψη της τελικής συμφωνίας (Closing Agreement) και των άλλων συμφωνιών που εξαρτώνται από τη βασική συμφωνία, συνίσταται η εξαίρεση, επομένως, να λήξει την 1η Μαρτίου 1993.

13. Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17, η απόφαση που παρέχει εξαίρεση είναι δυνατόν να συνοδεύεται από όρους και υποχρεώσεις.

α) Οι συμφωνίες, και ιδιαίτερα οι συμφωνίες τεχνολογίας, δεν προβλέπουν τη λύση της JVC για οποιονδήποτε λόγο. Παρόλο που τα ίδια τα μέρη δεν εξετάζουν αυτό το πρόβλημα, πρέπει να ληφθούν μέτρα για να διασφαλίζεται ότι καθένα από αυτά είναι δυνατόν να συνεχίσει να χρησιμοποιεί τέτοιου είδους τεχνολογικό know-how σαν αυτό που βρισκόταν μέχρι τώρα στη διάθεση της JVC, ή που το ίδιο έχει αποκτήσει, και το οποίο είναι αναγκαίο για τη συνέχιση της παραγωγής ξεχωριστά και οι δύο εταιρείες πρέπει, επομένως, να είναι σε θέση, μετά τη λύση της JVC, να ανταγωνίζονται μεταξύ τους, χωρίς χρονικούς ή γεωγραφικούς περιορισμούς. Για να διασφαλιστεί αυτό το αποτέλεσμα, η απόφαση που παρέχει εξαίρεση πρέπει να περιλαμβάνει όρο που να αποβλέπει στο σκοπό αυτό.

β) Προκειμένου να είναι σε θέση η Επιτροπή να πραγματοποιεί τον έλεγχο που της έχει ανατεθεί, σύμφωνα με άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 17, οι επιχειρήσεις στις οποίες απευθύνεται η απόφαση αυτή είναι υποχρεωμένες να κοινοποιούν στην Επιτροπή οποιαδήποτε τροποποίηση ή προσθήκη που επέρχεται στις συμφωνίες, καθώς και τα επιδικασθέντα από τα δικαστήρια διαιτησίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3, οι διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας κηρύσσονται ανεφάρμοστες για την περίοδο από 2 Μαρτίου 1982 μέχρι 1η Μαρτίου 1993, όσον αφορά τη βασική συμφωνία που άρχισε να ισχύει στις 13 Ιουνίου 1981, μεταξύ των εταιρειών Iveco Industrial Vehicles Corporation BV και Rockwell International Corporation (που καλούνται στο εξής μητρικές εταιρείες) για την ίδρυση της κοινής θυγατρικής εταιρείας Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali SpA (που καλείται στο εξής κοινή εταιρεία), καθώς και τις συμφωνίες που συνοδεύουν αυτή και έχουν συναφθεί μεταξύ των μητρικών εταιρειών ή των θυγατρικών τους και της κοινής εταιρείας.

Άρθρο 2

Η δήλωση εξαίρεσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 συνοδεύεται με τις ακόλουθες υποχρεώσεις:

1. Αν η κοινή εταιρεία διαλυθεί ή αν, μετά το πέρας της συμφωνίας της άδειας τεχνολογίας μεταξύ της Rockwell και της κοινής εταιρείας και των συμφωνιών προμήθειας μεταξύ της κοινής εταιρείας και των θυγατρικών της Iveco, Vispa, Unic και Magirus-Deutz, η Rockwell ή η Iveco επιθυμούν να χρησιμοποιούν την τεχνολογία της κοινής εταιρείας, οι επιχειρήσεις προς τις οποίες απευθύνεται η απόφαση αυτή θα παράσχουν αμοιβαία τα οφέλη από τα δικαιώματα των διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας που έχουν λάβει άδεια και το know-how που έχει μεταβιβαστεί και αποκτηθεί από την κοινή εταιρεία.

   Αν απαιτείται οικονομική αντιστάθμιση για τα οφέλη αυτά, η αντιστάθμιση αυτή υπολογίζεται με βάση όρους τουλάχιστον εξίσου ευνοϊκούς με τους ευνοϊκότερους όρους που προβλέπονται σε όλες τις συμφωνίες εκχώρησης άδειας ή μεταβίβασης σε τρίτους των ίδιων διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας ή του ίδιου know-how.

2. Οι επιχειρήσεις προς τις οποίες απευθύνεται η απόφαση αυτή ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά με οποιαδήποτε τροποποίηση ή προσθήκη στις συμφωνίες, που αναφέρονται στο άρθρο 1, καθώς και για κάθε αλλαγή ως προς το σκοπό, τη φύση ή την έκταση της συνεργασίας τους, ιδίως μετά από διαιτησία και μεταβίβαση μετοχών στην κοινή εταιρεία.

Άρθρο 3

Η απόφαση αυτή απευθύνεται στις ακόλουθες επιχειρήσεις:

— Iveco Industrial Vehicles Corporation BV,
5, Prof. Bavinklaan, Amstelveen, Nederland,

— Rockwell International Corporation,
600 Grant Street, Pittsburgh, Pennsylvania,
USA,

— Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali SpA,
Via Puglia 35, Torino,
Italia.

Βρυξέλλες, 13 Ιουλίου 1983.

Για την Επιτροπή

Frans ANDRIESSEN

Μέλος της Επιτροπής